Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4413**

16. Wahlperiode 28. 02. 2007

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Verfassungskonformität der Bahnprivatisierung sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag hat am 24. November 2006 (Bundestagsdrucksache 16/3493) die Eckpunkte für die Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) beschlossen. Der Beschluss fordert die Bundesregierung auf, möglichst bis zum 31. März 2007 den Entwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, das folgende Zielsetzungen erfüllen soll:

- Umfassende Sicherung der Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes (GG).
- Keine Beteiligung privater Investoren an den Infrastrukturunternehmen, Überführung der Infrastrukturgesellschaften vor der Kapitalprivatisierung in das Eigentum des Bundes.
- Betreiben der Infrastruktur durch die DB AG für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum.
- Möglichkeit für die DB AG, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.

Das federführende Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat inzwischen einen ersten Entwurf für ein Privatisierungsgesetz erarbeitet, der inhaltlich die wesentlichen Merkmale des so genannten Eigentumssicherungsmodells aufweist. Bei diesem Entwurf „Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes“ handelt es sich um ein Artikelgesetz, mit dem diverse Gesetze neu geschaffen bzw. bestehende Gesetze geändert werden. Dazu gehö-

ren u. a. das Gesetz über die teilweise Privatisierung der DB AG (= eigentliches Privatisierungsgesetz: das „Ob“ der Privatisierung) und das Gesetz über die Struktur der Eisenbahnen des Bundes, BESG, (= das „Wie“ der Privatisierung: Eigentumssicherungsmodell), ferner das Gesetz über die Erhaltung und des Ausbau der Schienenwege (= Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes).

Der Gesetzentwurf verwendet nicht den Begriff „Eigentumssicherungsmodell“, enthält jedoch dessen wesentliche Merkmale. Das Eigentumssicherungsmodell war im Vorfeld des Entschließungsantrages im BMVBS ausgearbeitet worden. Es liegen dazu zwei Konzeptpapiere des BMVBS vom 18. Oktober 2006 sowie ein Rechtsgutachten der Kanzlei Hölters und Elsing vom 6. Oktober 2006 vor. Danach gehören zu den wesentlichen, unverzichtbaren Merkmalen des Eigentumssicherungsmodells:

- Die DB AG überträgt das zivilrechtliche Eigentum an den Infrastrukturunternehmen lediglich zu Sicherungszwecken auf den Bund und bleibt Sicherungstreugeber der Anteile. Diese Vorgabe des Eigentumssicherungsmodells wird mit § 1 BESG-E erfüllt.
- Die DB AG hält wirtschaftlich sämtliche Geschäftsanteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), insbesondere stehen ihr die Gewinnansprüche zu, und sie übt auf der Grundlage einer Stimmrechtsvollmacht die Stimmrechte in den Gesellschafterversammlungen der EIU aus. Diese Vorgabe des Eigentumssicherungsmodells wird in § 2 BESG-E (Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG) und in § 7 BESG-E (Abtretung zukünftiger Gewinnansprüche) sichergestellt.
- Das zivilrechtliche Eigentum des Bundes wird zeitlich befristet. Die DB AG erhält einen Herausgabeanspruch gegen den Bund für den Fall, dass der Sicherungszweck entfällt. Diese Voraussetzungen des Eigentumssicherungsmodells wird durch § 8 BESG-E erfüllt. Im § 8 Abs. 3 BESG-E wird ausdrücklich klargestellt, dass die Anteile mit Beendigung der Sicherungstreuhand auf die DB AG übergehen. Dies kann nach § 8 Abs. 1 und 2 BESG-E der Bund nur dadurch verhindern, dass er vor Ablauf der Sicherungstreuhand ein weiteres Gesetz beschließt, mit dem entweder die Treuhand verlängert wird oder ein Verbleib der Gesellschaftsanteile beim Bund gegen Entschädigungszahlung an die DB AG festgelegt wird.

Die Privatisierung nach dem Eigentumssicherungsmodell verfolgt den Zweck, der DB AG zu ermöglichen, „Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren“ (Bundestagsbeschluss vom 24. Novenber 2006, Ziffer 5 – Bundestagsdrucksache 16/3493). Dazu soll der DB AG das so genannte wirtschaftliche Eigentum an den Infrastruktur-Gesellschaftsanteilen eingeräumt werden.

Die Voraussetzungen zur Bilanzierung von wirtschaftlichem Eigentum an den Infrastrukturgesellschaften kollidiert mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben aus Artikel 87e GG, wonach der Bund Mehrheitseigentümer der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben muss (Schienenwegevorbehalt). Der Schienenwegevorbehalt sichert die Wahrnehmung der Infrastrukturverantwortung des Bundes ab und berechtigt sowie verpflichtet den Bund, gesellschaftsrechtliche Einwirkungsrechte als Mehrheitseigentümer auf die EIU auszuüben. Der Bund ist beim Eigentumssicherungsmodell zwar formal Alleineigentümer der EIU, muss aber die Stimmrechte in den Hauptversammlungen per Stimmrechtsvollmacht an die DB AG zur Ausübung übertragen, damit diese wirtschaftliche Eigentümerin sein kann. Eine Eigentümerstellung des Bundes ohne die Möglichkeit, die Eigentümerrechte selber auszuüben, verstößt jedoch gegen den Schienenwegevorbehalt aus Artikel 87e GG.

II. Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

bei der anstehenden Bahnprivatisierung das geltende Verfassungsrecht, insbesondere Artikel 87e GG, zu beachten und von einer Privatisierung auf der Grundlage des Eigentumssicherungsmodells Abstand zu nehmen.

Berlin, den 27. Februar 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Oberste Richtschnur für die Ausgestaltung der Bahnprivatisierung ist Artikel 87e GG. Dessen Anforderungen stehen in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zu den Anforderungen, die das Bilanzrecht für die Zuordnung von Vermögen in die Bilanz des Kaufmanns stellt.

1. Die Bilanzierung von wirtschaftlichem Eigentum

Nach § 246 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs (HGB) hat der Jahresabschluss einer Handelsgesellschaft sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden zu enthalten. Für die Zuordnung von Vermögensgegenständen ist die wirtschaftliche Betrachtungsweise maßgeblich (Münchner Kommentar HGB – Ballwieser, § 246 Rn. 35; Beck'scher Bilanz-Kommentar – Förschle/Kroner, § 246 Rn. 4).

Dabei ist grundsätzlich von den rechtlichen Eigentumsverhältnissen auszugehen. Wird der Vermögensgegenstand jedoch nicht vom zivilrechtlichen Eigentümer, sondern von einem anderen Berechtigten bewirtschaftet, so ist – unter gewissen Voraussetzungen – der Vermögensgegenstand dem wirtschaftlichen Eigentümer zuzuordnen (Beck'scher Bilanz-Kommentar, a. a. O. § 246 Rn. 46 ff.). Nach der Rechtsprechung des BGH kann eine Bilanzierung von Vermögensgegenständen unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Eigentums nur als Ausnahmetatbestand aufgefasst werden, der „allenfalls in Betracht kommen kann, wenn das bilanzierende Unternehmen gegenüber dem bürgerlichrechtlichen Eigentümer eine auch rechtlich abgesicherte Position hat, die es ihm ermöglicht, diesen dauerhaft dergestalt von der Einwirkung auf die betreffenden Vermögensgegenstände auszuschließen, dass seinem Herausgabeanspruch bei typischem Verlauf zumindest tatsächlich keine nennenswerte praktische Bedeutung zukommt. Substanz und Ertrag des Vermögensgegenstandes müssen mithin, und sei es auch nur aufgrund schuldrechtlicher Berechtigung, vollständig und auf Dauer dem bilanzierenden Unternehmen und nicht dem bürgerlichrechtlichen Eigentümer zuzuordnen sein." (BGH, Urteil vom 6. November 1995, Betriebs-Berater 1996, S. 155 ff.).

Neben den allgemeinen bilanzrechtlichen Zurechnungsaspekten wird sich bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG auch die steuerrechtliche Frage stellen, wem die Kapitalgesellschaftsanteile an den EIU anzurechnen sind – der DB AG oder dem Bund. Die steuerrechtlich maßgeblichen Zurechnungskriterien finden sich in § 39 der Abgabenordnung. Danach sind Wirtschaftsgüter grundsätzlich dem Eigentümer zuzurechnen. Übt jedoch „ein anderer als der Eigentümer die tatsächliche Herrschaft über ein Wirtschaftsgut in der Weise aus, dass er den Eigentümer im Regelfall für die gewöhnliche Nutzungsdauer von der Einwirkung auf das Wirtschaftsgut wirtschaftlich ausschließen kann, so ist ihm das Wirtschaftsgut zuzurechnen" (§ 39 Abs. 2 Nr. 1 Satz 1 AO). Für Treuhandverhält-

nisse ordnet § 39 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 AO an, dass die Wirtschaftsgüter dem Treugeber, bei Sicherungseigentum dem Sicherungsgeber zuzurechnen sind.

Damit ist insoweit festzuhalten: die Bilanzierung der Kapitalgesellschaftsanteile an den EIU der DB AG wie auch die steuerrechtliche Zuordnung bei der DB AG setzt wirtschaftliches Eigentum daran voraus. Voraussetzung für das wirtschaftliche Eigentum sowohl unter handelsrechtlichen als auch steuerrechtlichen Gesichtspunkten ist, dass der Nichteigentümer den rechtlichen Eigentümer von der Einwirkung auf das Wirtschaftsgut ausschließen kann. Ein solcher Ausschluss liegt vor, wenn der rechtliche Eigentümer keinen wirtschaftlich relevanten Einfluss mehr auf sein Eigentum ausüben kann (vgl. zusammenfassend Stefan Mayer, Wirtschaftliches Eigentum an Kapitalgesellschaftsanteilen, S. 153 ff.).

2. Der Schienenwegevorbehalt gemäß Artikel 87e Abs. 3 GG

Die verfassungsrechtlichen Vorgaben für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur finden sich in Artikel 87e Abs. 3 GG. Dieser lautet:

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Die Sonderregelungen für Schienenwege in den Sätzen 2 und 3 werden auch als Schienenwegevorbehalt bezeichnet (z. B. Hommelhoff/Schmidt-Aßmann, ZHR 521, 527).

Eine Privatisierung nach dem Eigentumssicherungsmodell müsste mit diesem Schienenwegevorbehalt vereinbar sein. Funktion und Bedeutung des Schienenwegevorbehalts sind in der verfassungsrechtlichen Literatur in vielen Detailfragen umstritten. Dabei geht es vor allem um die Frage, in welchem systematischen Zusammenhang der Schienenwegevorbehalt mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot des Artikels 87e Abs. 3 Satz 1 GG einerseits und mit der in Artikel 87e Abs. 4 GG verankerten Infrastrukturverantwortung des Bundes andererseits steht.

Umstritten ist unter anderem, wie die Verwirklichung des Infrastruktursicherungsauftrages durch Einwirkungen des Bundes im Rahmen der Beteiligungsverwaltung erfolgen kann (vgl. von Mangoldt/Klein/Starck, Artikel 87e Rn. 73 ff.). Die Auffassungsunterschiede beziehen sich aber lediglich auf die dogmatische Ableitung der Eingriffsrechte und die Bedingungen, unter denen Einwirkungsrechte stehen. Im Grundsatz sind Berechtigung und Verpflichtung des Bundes zur Einwirkung auf die in seinem Eigentum stehenden Infrastrukturunternehmen im Sinne des Artikels 87e GG allgemein anerkannt (Dreyer-Wieland, GG, Artikel 87e, Rn. 14). Der Bund als Eigentümer öffentlicher Eisenbahnunternehmen ist an den in Artikel 87e formulierten öffentlichen Zweck gebunden und somit als Eigentümer der Infrastrukturunternehmen von Verfassungs wegen gehalten, diesen Zweck zu erfüllen (Dreyer-Wielandt, a. a. O. mit weiteren Nachweisen). Die in der Literatur diskutierte Frage, inwieweit im Rahmen der Beteiligungsverwaltung ökonomische Interessen der Eisenbahnunternehmen nachteilig berührt werden dürfen (dazu Mangoldt/Klein/Starck, a. a. O. Rn. 74), kann dahinstehen, da auch nach dieser Ansicht unstreitig ist, dass die Verwirklichung des Gewährleistungsauftrages des Bundes im Rahmen der Beteiligungsverwaltung dann stattfinden darf, wenn es einen Nachteilsausgleich im Sinne des § 311 Abs. 1 des Aktiengesetzes (AktG) gibt (vgl. Mangoldt/Klein/Starck, a. a. O.). Da der Bund schon jetzt, wie auch zukünftig gegebenenfalls durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), seine umfängliche Finanzie-

rungsverantwortung gegenüber den Infrastrukturgesellschaften wahrnimmt und dadurch die strukturellen Defizite ausgleicht, sind auch die von den Vertretern dieser Ansicht monierten Anforderungen erfüllt. Denn auch von den Vertretern dieser Ansicht, die aus aktiengesetzlichen Gründen die zum Bahnunternehmen des Bundes von weitestgehenden Einflussnahmen durch den Bund als Eigentümer freistellen wollen, wird anerkannt, dass dem Bund im Gesellschaftsrecht „zusätzliche Einflussmöglichkeiten eröffnet" sind, „um die Deutsche Bahn zu Verkehrsleistungen zu veranlassen, die zum Wohle der Allgemeinheit geboten, für die Bahn jedoch mit ausgleichsbedürftigen Nachteilen verbunden sind". Das Einwirkungsrecht wird nach dieser Ansicht (Hommelhoff/Schmidt-Assmann, a. a. O. S. 556, 559) dogmatisch aus der Stellung des Bundes als herrschendem Unternehmen im Sinne des § 311 ff. AktG hergeleitet.

(Anmerkung: Die Bewirtschaftung des Schienennetzes ist strukturell und dauerhaft defizitär. Die Trassengebühren, die von den Eisenbahnverkehrsgesellschaften entrichtet werden, decken lediglich rund die Hälfte der Netzkosten. Die andere Hälfte der Netzkosten muss mittelbar vom Bund getragen werden. Die mit Baukostenzuschüssen des Bundes finanzierten Investitionen werden in der Bilanz der DB Netz AG und in der konsolidierten Konzernbilanz nicht aktiviert. Die entsprechenden Vermögenswerte müssen deshalb auch nicht als Abschreibungsaufwand in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden. Zinsaufwand entfällt bei dieser Finanzierungsmethode ohnehin. Zur Bedeutung der Baukostenzuschüsse bei der Rentabilitätsbetrachtung vergleiche Booz/Allen/Hamilton, Primon-Gutachten, S. 469; ferner Brenner/Aberle, Bahnstrukturreform in Deutschland, 1996, S. 220 ff.; Neuhoff, Zukunftsstrategie Eisenbahn, S. 4 ff. Die Unrentabilität des Netzbetriebes wird auch von der Bundesregierung zur Begründung für die Finanzierung über verlorene Baukostenzuschüsse angegeben: Vergleiche Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 3. November 2006: „Die Finanzierung über verlorene Baukostenzuschüsse (BKZ) ist in den §§ 9, 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) vom Gesetzgeber ausdrücklich vorgesehen. Sie stellt somit eine gesetzlich zulässige Reaktion darauf dar, dass die EIU aus dem Netzbetrieb keinen oder nur einen marginalen Gewinn erwirtschaften, der es ihnen nicht ermöglicht, neue zinslose Darlehen zurückzuzahlen." (Bundestagsdrucksache 16/3263, S. 4).

Außer im wissenschaftlichen Schrifttum ist auch im politischen Raum unstreitig, dass der Bund die Berechtigung und Verpflichtung besitzt, auf die Infrastrukturunternehmen einzuwirken. Die Einwirkungspflicht wurde bei den Beratungen zur Änderung des Grundgesetzes sowohl von der Bundesregierung als auch vom Bundesrat ausdrücklich betont (Protokoll der 656. Sitzung des Bundesrates vom 7. Mai 1993, S. 156 ff. sowie Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, (12/5015), S. 17). Folgerichtig heißt es im Konzeptpapier „Eigentumssicherungsmodell" des BMVBS vom 18. Oktober 2006 unter der Überschrift „Wahrnehmung der Infrastrukturverantwortung" wörtlich:

„Das Einflusspotenzial des Bundes beruht auf seinem Eigentum an den Anteilen an den EIU und auf schuldrechtlichen Maßnahmen … Daneben bestehen die schon jetzt im BSchwAG geregelten Einfluss- und Kontrollrechte bei Neu- und Ausbau von Schienenwegen und gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten („Verhinderungsrechte") als Mehrheitseigentümer der DB AG." (S. 3).

Auch die heutigen Koalitionsfraktionen gehen ganz offensichtlich von der Notwendigkeit staatlicher Eingriffsrechte auf bundeseigene Infrastrukturunternehmen aus. Anders ist der Entschließungsantrag vom 21. November 2006 (Bundestagsdrucksache 16/3493) nicht interpretierbar. In diesem Antrag wird nicht nur die Infrastrukturverantwortung des Bundes mehrfach ausdrücklich betont. Vor allem wird das bisherige mittelbare Eigentum des Bundes (über die DB Holding) an den Infrastrukturgesellschaften durch ein unmittelbares Eigentum

ersetzt. Dabei wird gleichzeitig klargestellt, dass sich private Investoren nicht an den Infrastrukturgesellschaften beteiligen dürfen. Den Koalitionsfraktionen ist ein Mehrheitseigentum, wie es in Artikel 87e Abs. 3 GG als Mindestanforderung verlangt wird, offensichtlich nicht ausreichend, um die Einflussmöglichkeiten des Bundes im Rahmen der Beteiligungsverwaltung sicherzustellen. Nur so lässt sich erklären, dass der Bund nach dem Willen der Koalitionsfraktionen sogar dauerhaft Alleineigentümer der Infrastrukturgesellschaften bleiben soll.

Die Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes im Rahmen der Beteiligungsverwaltung auf die Infrastrukturgesellschaften sind schließlich auch aus haushalterischen Gründen dringend geboten. Die Wahrnehmung der staatlichen Infrastrukturverantwortung wird aus Steuergeldern finanziert und zur Umsetzung müssen dem Bund geeignete Instrumente zur Verfügung stehen. Der Bund hat alleine seit der Bahnreform rund 45 Mrd. Euro in die Bundesschienenwege investiert (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 18. Juli 2006 – Bundestagsdrucksache 16/2243 –, S. 7). Auch zukünftig wird er für diesen Zweck jährlich etwa 3,5 Mrd. Euro Investitionsmittel bereitstellen. Die Bewirtschaftung des Schienennetzes erfolgt durch ein Monopolunternehmen, das im Bereich der Netzbewirtschaftung praktisch keinem Konkurrenzdruck ausgesetzt ist. Wären die Ansprüche des Bundes gegenüber den Infrastrukturgesellschaften lediglich auf vertraglicher Basis im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) begründet (ohne zusätzliche Einwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverwaltung), könnte der Bund der Verpflichtung zu einer effizienten und gesamtwirtschaftlich optimalen Verwendung von Steuergeldern nicht nachkommen. Besäße der Bund keine Eigentümerrechte gegenüber den Infrastrukturgesellschaften, so wäre er alleine auf vertragliche Regelungen angewiesen. Da der Bund den Verfassungsauftrag aus Artikel 87e GG wahrnehmen muss (keine Wahlfreiheit), befände er sich strukturell in einer schlechten Verhandlungsposition gegenüber einem Monopolanbieter von Infrastrukturleistungen, dem er auf rein vertraglicher Basis begegnet und mit dem er faktisch kontrahieren muss. Nicht zuletzt angesichts der gewaltigen Informationsasymmetrie (= die DB weiß über das Netz fast alles, der Bund weiß fast alles nicht) wäre der Bund auf rein vertraglicher Basis der DB AG und den Infrastrukturgesellschaften hoffnungslos unterlegen.

Deswegen braucht der Bund die Möglichkeiten aus seiner Eigentümerstellung. Er ist berechtigt und verpflichtet, Einwirkungsmöglichkeiten auf die Infrastrukturgesellschaften auszuüben. Dies geschieht heute durch die beherrschende Stellung des Bundes als Alleineigentümer mit den entsprechenden Rechten in Hauptversammlung und Aufsichtsrat der DB AG, über die der Bund das Durchgriffsinstrument auf die Infrastrukturgesellschaften besitzt.

Aus der Systematik des Schienenwegevorbehalts folgt, dass sich die Einwirkungsrechte auf alle für die Infrastrukturverantwortung des Bundes relevanten Handlungsfelder der EIU beziehen. Die infrastrukturpolitischen, verkehrswegeplanerischen, ordnungspolitischen und finanzpolitischen Entscheidungen des Bundes müssen – im Rahmen der aus dem Wirtschaftlichkeitsgebot folgenden unternehmerischen Ausrichtung der EIU – ihre Entsprechung in der Geschäftspolitik der EIU finden. Das betrifft beispielsweise:

- die grundlegende Unternehmensstrategie etwa der DB Netz AG,
- die Ausbaustrategie „Netz 21“,
- das Instandhaltungsmanagement, von dem die zukünftige Höhe von notwendigen Ersatzinvestitionen entscheidend abhängt,
- die Netzöffnung für Wettbewerber,
- die Weiterentwicklung des Systems Rad/Schiene sowie
- Personal- und Organisationsfragen.

In alle diese Dinge darf der Bund als Eigentümer der EIU zwar nicht auf der operativen Ebene einwirken und Weisungen erteilen. Er muss aber als Eigentümer dafür Sorge tragen, dass eine von ihm abhängige Geschäftsführung – im Rahmen des im Aktiengesetz vorgesehenen Kompetenzgefüges zwischen den Organen einer AG – seine Ziele beachtet und verfolgt.

3. Eigentümerrechte bei der Aktiengesellschaft

Eigentümerrechte in der Aktiengesellschaft werden in der Hauptversammlung (HV) ausgeübt und deswegen verlangt der Schienenwegevorbehalt eine Stimmrechtsmehrheit des Bundes in der HV der EIU.

Die Herrschaftsmacht des Eigentümers an Kapitalgesellschaftsanteilen ist durch die Wahrnehmung von Gesellschafterrechten gekennzeichnet. Die wichtigsten Eigentümerrechte des Aktionärs umfassen u. a. das Dividendenrecht (§ 58 Abs. 4 AktG), das Recht zur Teilnahme am Liquidationserlös (§ 271 AktG), das Recht auf Teilnahme an der Hauptversammlung (§ 111 Abs. 1 AktG), das Stimmrecht (§§ 12, 131 ff. AktG), das Auskunftsrecht (§ 131 AktG), das Anfechtungsrecht gemäß § 245 Nr. 1 bis 3 AktG sowie eine Reihe weiterer Einzelrechte sowie Sonderrechte, wie das Recht zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern (§ 101 Abs. 2 Satz 1 AktG). Die entscheidenden Eigentümerrechte an den Infrastrukturgesellschaften als Aktiengesellschaften werden nach der Systematik des Aktiengesetzes in der Hauptversammlung wahrgenommen. Die Hauptversammlung ist innerhalb der dreigliedrigen Organstruktur der AG (Vorstand – Aufsichtsrat – Hauptversammlung) das Organ, in dem die Aktionäre ihre Entscheidungskompetenzen durch Beschlussfassung ausüben. Die Kompetenzen wie auch die Organisation der Hauptversammlung sind weitgehend durch zwingendes Recht im Aktiengesetz geregelt. Zur Sachkompetenz gehören eine Reihe von im Aktiengesetz aufgezählten Angelegenheiten. Es handelt sich um Grundlagenentscheidungen und Strukturmaßnahmen wie Satzungsänderungen (§ 179 AktG), Zustimmung zur Übertragung des gesamten Vermögens (§ 179a AktG), Maßnahmen der Kapitalbeschaffung (§§ 182, 192, 202 Abs. 2, § 207 Abs. 1, § 221 AktG), Maßnahmen der Kapitalherabsetzung (§§ 222, 229, 237 AktG), Auflösung der Gesellschaft (§ 262 Abs. 1 AktG), Abschluss und Änderung von Unternehmensverträgen bei der abhängigen und herrschenden Gesellschaft (§§ 293, 295 AktG). Zu den Kompetenzen der Hauptversammlung gehören die Personalkompetenz, wonach die Hauptversammlung die Vertreter der Aktionäre im Aufsichtsrat wählt. Die Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat werden nach § 101 Abs. 1, § 103 Abs. 1 AktG von der Hauptversammlung nach freiem Ermessen bestellt und abberufen. Eine wichtige Ausnahme von dem Bestellungs- und Abberufungsrecht der Hauptversammlung bilden diejenigen Aufsichtsratsmitglieder, deren Mandat auf Mitbestimmungsregeln oder satzungsmäßigen Entsenderechten (§ 101 Abs. 2 AktG) beruhen. Die Personalkompetenz der Hauptversammlung ist für das Machtverhältnis zwischen den Organen der Aktiengesellschaften besonders bedeutsam, da die Organmitglieder von der Personalkompetenz der Hauptversammlung persönlich betroffen sind. Die Personalkompetenz bedeutet daher ein entscheidendes Steuerungsinstrument der Aktionäre.

Da das Stimmrecht in der Hauptversammlung das entscheidende Eigentümerrecht darstellt, muss im Privatisierungsgesetz geregelt werden, wer die Stimmrechte in den Gesellschafterversammlungen der EIU ausübt. Unter den Bedingungen des wirtschaftlichen Eigentums darf dies nicht der Bund, sondern muss dies zwingend die DB AG sein. Dementsprechend ist in den konzeptionellen Papieren des BMVBS in Bezug auf die Stimmrechte in den Gesellschafterversammlungen der Infrastrukturgesellschaften ausgeführt, dass der DB AG eine während der Vertragslaufzeit nicht widerrufbare Stimmrechtsvollmacht erteilt wird, aufgrund derer diese die Stimmrechte in den Haupt-/Gesellschafterversammlungen der EIU ausübt. Lediglich hinsichtlich bestimmter, genau zu

definierender Beschlussgegenstände soll eine Beschränkung der Stimmrechtsbefugnis der DB AG möglich sein (Gutachten Hölters und Elsing vom 6. Oktober 2006, S. 3, 4). Im ersten Gesetzentwurf des BMVBS ist die Einschränkung der Stimmrechtsvollmacht etwas weiter gefasst als in den zitierten Konzeptpapieren des BMVBS. Nach § 2 Abs. 2 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes (BESG) soll die Ausübung der Stimmrechtsvollmacht in fünf Fallgruppen wesentlicher Strukturentscheidungen von der vorherigen Zustimmung des Bundes abhängig sein, nämlich bei Satzungsänderungen, Maßnahmen der Kapitalbeschaffung, Abschluss und Beendigung von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen, Auflösung eines EIU und bei Umwandlungen. Außerdem sollen nach § 3 BESG drei weitere Maßnahmenbereiche zustimmungspflichtig sein, nämlich die Veräußerung wesentlicher Vermögensgegenstände der EIU, die Schuldenaufnahme (soweit sie zu einer wesentlichen Veränderung der Bilanzstruktur des EIU führt) und Personalmaßnahmen (durch die sich die Anzahl der Mitarbeiter eines EIU wesentlich verändert). Vergleicht man den Katalog der zustimmungspflichtigen Fälle der Stimmrechtsvollmacht bzw. der zustimmungspflichtigen Geschäftsführungsmaßnahmen mit den oben aufgeführten Sachkompetenzen der Hauptversammlung, so ist festzustellen, dass der Entwurf des Privatisierungsgesetzes die Sachkompetenz in der Hauptversammlung in wesentlichen Bereichen beim Bund ansiedelt. Anderes gilt jedoch beim zweiten großen Kompetenzbereich der Hauptversammlung, der Personalkompetenz. Hierzu trifft das Privatisierungsgesetz keinerlei Einschränkung der Stimmrechtsvollmacht der DB AG.

Somit ist der Bund beim Eigentumssicherungsmodell zwar formal Alleineigentümer der EIU, muss aber in wesentlichen Bereichen die Stimmrechte in den HV per Stimmrechtsvollmacht an die DB AG zur Ausübung übertragen, damit diese wirtschaftliche Eigentümerin sein kann. Eine mittelbare Stimmrechtsmehrheit über den DB-Vorstand – wie sie schon heute Praxis ist – genügt dem Schienenwegevorbehalt nur, solange der Bund die alleinige Personalkompetenz bezüglich des Vorstands als Unternehmensorgan besitzt. Dazu benötigt der Bund eine eigene Mehrheit im Aufsichtsrat, der nach zwingendem Aktienrecht das alleinige Recht zur Bestellung und Abberufung des Vorstands besitzt. Derzeit besitzt der Bund als Alleineigentümer der DB AG eine eigene Mehrheit im Aufsichtsrat der DB AG, die er jedoch nach einer Teilprivatisierung verliert, weil die Investoren ein Entsendungsrecht nach § 101 Abs. 2 AktG und damit eigene Aufsichtsratssitze beanspruchen werden. Die Folge ist, dass die HV der EIU im Falle einer Privatisierung nach dem Eigentumssicherungsmodell von einem DB-Vorstand beschickt wird, der nicht mehr vom Bund abhängig ist. Da der DB-Vorstand per Stimmrechtsvollmacht die Stimmrechte des Bundes in der HV ausübt und obendrein die Rechte aus dem Beherrschungsvertrag mit den EIU wahrnimmt, besitzt der Bund im Konfliktfall kein eigentumsrechtliches Durchgriffsinstrument auf die EIU, was mit dem Schienenwegevorbehalt unvereinbar und deswegen verfassungswidrig ist.

4. Besetzung von Aufsichtsräten in der DB AG und in den EIU

In der synoptischen Darstellung des BMVBS „Modellabhängige Unterschiede“ vom 18. Oktober 2006 heißt es zur Besetzung von Aufsichtsräten bei DB AG und EIU:

- „DB AG: Bund kann über Hauptversammlungsmehrheit sämtliche Aktionärsvertreter wählen, Kapitalmarkt akzeptiert jedoch nur eine beschränkte Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes;“
- „EIU: DB AG kann als alleinige Anteilsinhaberin sämtliche Aktionärsvertreter stellen, schuldrechtliche Verpflichtungen der DB AG in LuFV, vom Bund benannte Vertreter zu wählen, Kapitalmarkt akzeptiert jedoch nur beschränkte Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes.“

Zu Bestellungen von Vorständen heißt es in dem gleichen Papier:

- „Bestellung aktienrechtlich zwingend durch autonomen Aufsichtsratsbeschluss“.

In dem Konzeptentwurf „Eigentumssicherungsmodell“ des BMVBS vom 18. Oktober 2006 heißt es zum gleichen Thema:

„Für die Besetzung der Organe der DB AG und der EIU sind die allgemeinen gesellschaftsrechtlichen Regeln maßgebend. Bei der DB AG kann der Bund rechtlich über seine Hauptversammlungsmehrheit sämtliche Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat wählen. Faktisch werden Investoren einen vom Bund dominierten Aufsichtsrat aber nicht akzeptieren. Bei den EIU kann die DB AG als alleiniger Anteilsinhaber rechtlich sämtliche Aktionärsvertreter im Aufsichtsrat bestellen. Sie verpflichtet sich aber in der LuFV, einzelne vom Bund benannte Personen in den Aufsichtsrat zu berufen. Eine Mehrheit von durch den Bund benannten Mitgliedern im Aufsichtsrat ist aus Kapitalmarktgesichtspunkten nicht praktikabel. Die Vorstände von DB AG und EIU sind zwingend durch deren jeweiligen Aufsichtsrat zu bestellen.“

Im ersten Gesetzentwurf des BMVBS finden sich keine Aussagen zu den Entsendungsrechten für private Investoren. Dies dürfte eine (bewusste oder unbewusste) Regelungslücke sein, da dieser Punkt in den Konzeptpapieren ausführlich behandelt wurde. Nach den Spielregeln des Kapitalmarktes steht jedenfalls fest, dass eine Beteiligung von Privaten an der DB AG unter der unverzichtbaren Bedingung stehen wird, dass der Investor ein Entsendungsrecht für den Aufsichtsrat der DB AG erhält, dass in Relation zu seinem Kapitalanteil steht.

In § 4 BESG ist lediglich eine Aussage zur Besetzung des Aufsichtsrates der EIU getroffen. Danach ist der Bund berechtigt, in den Aufsichtsrat der DB Netz AG drei Mitglieder, in den Aufsichtsrat der DB Station & Service AG zwei Mitglieder und in den Aufsichtsrat der DB Energie GmbH ein Mitglied zu entsenden. Der Bund sichert sich damit eine Minderheitspräsenz im Aufsichtsrat der EIU (während er in der HV der EIU überhaupt nicht mit eigenen Vertretern, sondern nur mittelbar durch vom Vorstand der DB AG bestimmte Mitglieder vertreten ist).

5. Mittelbares Eigentum des Bundes bzw. Schachteleigentum

In der heutigen Konstellation ist nicht der Bund, sondern die DB AG Holding Eigentümerin der Infrastrukturgesellschaften. Die DB AG Holding Gesellschaft wiederum befindet sich im alleinigen Eigentum des Bundes. Es handelt sich damit heute um einen Fall der Schachtelbeteiligung.

Im Schrifttum wird allgemein die Auffassung vertreten, für die Eigentümerposition des Bundes im Sinne des Artikels 87e Abs. 3 GG genüge Schachteleigentum. Diese Feststellung geht auf einen von Schmidt-Aßmann/Röhl verfassten Aufsatz „Grundpositionen des neuen Eisenbahnverfassungsrechtes“ (DÖV 1994, 577 ff.) aus dem Jahre 1994 zurück. Die beiden Autoren haben damals grundlegende Überlegungen zum neuen Verfassungsrecht des Eisenbahnverkehrs angestellt. In dem Aufsatz heißt es, das Tatbestandsmerkmal des Eigentums könne „durch Schachtelbeteiligungen, etwa über eine Holding, ausgefüllt werden. Von einer Mehrheitsbeteiligung ist auch dann zu sprechen, wenn dem Bund nur die Mehrheit der Stimmrechte verbleibt.“ (Seite 579) und an anderer Stelle wird formuliert: „Infrastrukturunternehmen bleiben also auch künftig stets Eisenbahnen des Bundes im Sinne des Artikels 87 Nr. 6a GG. Schachtelbeteiligungen werden dadurch nicht ausgeschlossen. Sie müssen sich aber auf eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes rückrechnen lassen.“ (Seite 582). Mit dieser – grundsätzlich zweifellos zutreffenden – Feststellung, dass ein mittelbares Eigentum des Bundes an den Infrastrukturunternehmen zulässig ist, wer-

den Schmidt-Aßmann/Röhl in praktisch jeder der zeitlich nachfolgenden Kommentierungen zitiert. Gersdorff (in: von Mangoldt/Klein/Starck, Artikel 87e Rn. 16) beispielsweise schreibt: „Das begriffliche Erfordernis eines (Mehrheits-) Eigentums kann auch durch Schachtelbeteiligungen, namentlich durch ein Holdingmodell, erfüllt werden.“ und verweist zum Beleg auf Schmidt-Aßmann/Röhl. Uerpmann (in von Münch, Grundgesetz, Artikel 87e Rn. 14) bezieht sich für seine Aussage „auch Schachtelbeteiligungen, etwa über eine Holding, sind zulässig“ ebenfalls auf Schmidt-Aßmann/Röhl sowie auf Windthorst (in Sachs, Artikel 87e Rn. 42). Windthorst wiederum belegt seine Aussage „Die Überführung in privatrechtliche Unternehmen hat lediglich zur Folge, dass Eigentum im Sinne des Absatzes 3 Satz 2 Eigentum an den Gesellschaftsanteilen bedeutet, was auch bei Schachtelbeteiligungen möglich ist, sofern sie sich auf den Bund zurückführen lassen.“ mit einem Verweis auf Schmidt-Aßmann/Röhl. Vesting im Alternativkommentar (Artikel 87e Rn. 46) belegt seine Aussage „Der Privatisierungsvorbehalt bedeutet, dass der Bund bei Infrastrukturunternehmen … die Kapitalmehrheit behalten muss. Diese Kapitalmehrheit muss dem Bund die Stimmenmehrheit in der Haupt- oder Gesellschafterversammlung sichern, er muss aber diese Mehrheit nicht direkt halten; auch Schachtelbeteiligungen, etwa über eine Holding, sind zulässig.“ mit einem Verweis auf Uerpmann und auf Schmidt-Aßmann/Röhl. Uerpmann seinerseits belegt seine Aussage – wie bereits erwähnt – mit einem Hinweis auf Schmidt-Aßmann/Röhl, womit sich der Kreis schließt.

Die Aussage, dass Schachteleigentum zulässig ist, kann nach richtigem Verständnis von Artikel 87e Abs. 3 GG nur als grundsätzliche Aussage richtig sein. Sie trifft sicher für die jetzige Eigentümerkonstellation (Bund ist Alleineigentümer der Obergesellschaft DB AG) zu. Sie dürfte auch zutreffen, wenn sich neben der DB AG ein Minderheitseigentümer an den Infrastrukturgesellschaften beteiligen würde. Für andere Privatisierungsmodelle – wie etwa das jetzt konkret in Rede stehende Eigentumssicherungsmodell – muss die Aussage, Schachteleigentum sei zulässig, auf ihre Richtigkeit überprüft werden.

Das Eigentumssicherungsmodell, nach welchem die DB AG nunmehr privatisiert werden soll, ist dadurch gekennzeichnet, dass der Bund unmittelbarer Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften wird, gleichzeitig jedoch der DB AG das wirtschaftliche Eigentum an diesen Gesellschaftsanteilen überträgt. Dazu werden der DB AG die Stimmrechte des Bundes in der Hauptversammlung der Infrastrukturgesellschaften im Wege der Stimmrechtsvollmacht zur Ausübung übertragen. In § 2 des Entwurfs des Privatisierungsgesetzes heißt es:

„Der Bund hat der Deutschen Bahn AG eine Vollmacht zur Ausübung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen. Die Deutsche Bahn AG bedarf zur Ausübung der Stimmrechtsvollmacht in den Hauptversammlungen oder der Gesellschafterversammlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in folgenden Fällen der vorherigen Zustimmung des Bundes: Satzungsänderungen, Maßnahmen der Kapitalbeschaffung, Abschluss und Beendigung von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen, Auflösung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und Umwandlungen nach dem Umwandlungsgesetz.“

Der Bund wird also formal zivilrechtlicher Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften, überträgt jedoch die Ausübung der Eigentümerrechte auf die DB AG, wobei dies in bestimmten Fällen an die vorherige Zustimmung des Bundes geknüpft ist. Damit stellt sich in einem konkreten Anwendungsfall die Frage, ob es zulässig ist, die Stimmrechtsausübung durch den Vorstand eines Eisenbahnunternehmens erfolgen zu lassen, das seinerseits im Mehrheitseigentum des Bundes steht.

Insoweit gelten die oben bereits dargelegten Zusammenhänge: die Erteilung einer Stimmrechtsvollmacht an die DB AG bedeutet angesichts des aktiengesetz-

lichen Kompetenzgefüges zwischen den Organen der Aktiengesellschaft, dass die Stimmrechtsvollmacht vom Vorstand der DB AG ausgeübt wird. Der Bahnvorstand entsendet also von ihm ausgewählte Personen in die Hauptversammlung der Infrastrukturgesellschaften oder nimmt diese Aufgaben sogar in eigener Person wahr. Um die Frage zu beantworten, ob dies einer unmittelbaren Repräsentanz des Bundes in der Hauptversammlung der Infrastrukturgesellschaften gleichzusetzen ist, muss das Verhältnis zwischen dem Vorstand der DB AG als Organ der Aktiengesellschaft einerseits und dem Bund als zukünftigem Mehrheitseigentümer der Konzernobergesellschaft andererseits geklärt werden. In diesem Verhältnis wird es nach einer Teilprivatisierung der Obergesellschaft zu einer grundlegenden Veränderung kommen: bisher hat der Bund sämtliche Vertreter der Kapitaleignerseite im Aufsichtsrat bestellt. Dadurch hat der Bund bisher eine eigene Mehrheit im Aufsichtsrat (gegenüber der Arbeitnehmerbank), was ihm entscheidenden Einfluss auf die Personalkompetenz des Aufsichtsrats sichert, also die Bestellung des Vorstands durch den Aufsichtsrat. Das wiederum hat zur Konsequenz, dass bisher die Bestellung von Aktionärsvertretern in der Hauptversammlung der Infrastrukturunternehmen (= Tochtergesellschaft der DB AG) durch einen Vorstand (der Obergesellschaft) vorgenommen wird, der seinerseits vom Bund über dessen alleinige Mehrheit im Aufsichtsrat der Obergesellschaft durch das Abberufungsrecht kontrolliert und beeinflusst werden kann. Nur damit lässt sich begründen, warum bisher mittelbares Eigentum des Bundes an Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Schienenwegevorbehalt des Artikels 87e Abs. 3 GG genügt. Nach der Teilprivatisierung der DB AG als Konzernobergesellschaft hingegen wird der Bund über keine eigene Mehrheit im Aufsichtsrat mehr verfügen.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen des Alleineigentums des Bundes an der DB AG ist somit eine Art eigentumsrechtlicher Durchgriff des Bundes auf die Infrastrukturgesellschaften sichergestellt. Damit kommt der Bund den besonderen Verpflichtungen nach, die ihm durch Artikel 87 GG auferlegt werden (vgl. Sachs-Windthorst, GG, Artikel 87e, Rn. 41).

6. Verfassungswidrigkeit des Eigentumssicherungsmodells

Unter den Bedingungen des Eigentumssicherungsmodells können die Eingriffsmöglichkeiten des Bundes im Rahmen der Beteiligungsverwaltung durch die Infrastrukturgesellschaften nicht mehr in verfassungskonformer Weise wahrgenommen werden. Nach einer Teilprivatisierung der DB AG besitzt der Bund zwar noch die Mehrheit in der Hauptversammlung der DB AG Holding Gesellschaft. Damit kann der Bund zwar theoretisch über die Hauptversammlungsmehrheit sämtliche Aktionärsvertreter in den Aufsichtsrat der DB AG wählen, tatsächlich jedoch wird der Kapitalmarkt nur eine begrenzte Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes akzeptieren (vgl. Papier des BMVBS vom 18. Oktober 2006, Seite 3 „Kapitalmarkt akzeptiert jedoch nur eine beschränkte Anzahl von Aufsichtsratmitgliedern des Bundes“). Der Bund besitzt damit zukünftig keine eigene Mehrheit im Aufsichtsrat der DB AG. Damit wird es möglich, dass der Bund bei Beschlüssen des Aufsichtsrats von einer aus Arbeitnehmervertretern und privaten Aktionärsvertretern gebildeten Mehrheit überstimmt wird. Ob es tatsächlich einmal zu einer solchen Mehrheitskonstellation kommt oder nicht, ist unter rechtlichen Gesichtspunkten irrelevant. Entscheidend ist, dass der Bund in Konfliktsituationen nicht mehr zuverlässig seine Position im Aufsichtsrat durchsetzen kann.

Im Übrigen ist eine solche Situation angesichts der Interessensdivergenz zwischen den Eigentümern sehr realistisch. Anders als der Bund, der mit seiner Eigentümerstellung auch gemeinwohlorientierte Zwecke befolgen muss, handelt der private Miteigentümer ausschließlich unter renditeorientierten Gesichtspunkten. Während der Bund nicht nur Miteigentümer, sondern dauerhafter

Finanzierer der Schienenwege ist, trifft den privaten Miteigentümer keinerlei Finanzierungsverpflichtung bezüglich der Infrastruktur. Ganz im Gegenteil wird der private Investor daran interessiert sein, die finanziellen Lasten des Schienennetzes in Richtung Steuerzahler zu verlagern, um den betriebswirtschaftlichen Erfolg des Konzerns insgesamt nicht zu gefährden.

Auch zwischen Bundesvertretern im Aufsichtsrat und Arbeitnehmervertretern (die von den Gewerkschaften gestellt werden) sind Interessensgegensätze programmiert. Im Vorfeld der vom Deutschen Bundestag am 24. November 2006 getroffenen Privatisierungsentscheidung kam es zu einem kollusiven Zusammenwirken zwischen Gewerkschaft und Vorstand der DB AG. Durch einen vorgeschobenen Tarifkonflikt wurde politischer Druck erzeugt, um eine dem Bahnvorstand und dem Gewerkschaftsvorstand genehme Privatisierungsentscheidung zu treffen. Schon dieses Beispiel zeigt, dass von einer Interessensidentität zwischen dem Bund als Eigentümer und den Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat keinesfalls in jedem Fall ausgegangen werden kann.

Die verfassungsrechtlichen Defizite werden auch nicht dadurch ausgeglichen, dass die Stimmrechtsvollmacht zu Gunsten der DB AG hinsichtlich bestimmter Beschlussgegenstände eingeschränkt wird. Solche Residualrechte des Bundes gelten lediglich in eng begrenzten Fallgruppen und stellen ein erhebliches Minus gegenüber den vom Grundgesetz geforderten Vollrechten des Bundes als Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften dar. Eine weitgehende Eingrenzung der Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG und eine dadurch erreichte Aufwertung der Eigentümerstellung des Bundes wäre mit den Anforderungen des wirtschaftlichen Eigentums unvereinbar.

Wirtschaftliches Eigentum der DB AG und Vollrechte des Bundes auf der Hauptversammlung der Infrastrukturgesellschaften bilden nach alledem einen unauflösbaren Widerspruch. Aus diesem Grunde ist eine Privatisierung der DB AG auf der Grundlage des Eigentumssicherungsmodells verfassungswidrig.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333